KORRESPONDENT
HANDLOWY, PRZEMYSŁOWY
I
ROLNICZY

Korrespondent Handlowy Przemysłowy i Rolniczy, wychodzi dwa razy na tydzień przy Gazecie Warszawskiéj.

Dnia 10 Września **№ 73.** Roku 1845

DROGI ŻELAZNE i KANAŁY.

(Ciąg dalszy.)

A rozpatrując te taryfy, co znajdujemy? Istnieje w Anglji kilka kompanij, które bardziéj od innych są uprzywilejowane, czyto wyborném założeniem drogi, czy szczęśliwym jéj kierunkiem, czyto naturą towarów zwyczajny przedmiot transportu stanowiących; można było zniżyć na nich taryfę do 6 centymów do 6 i pół. Mała liczba takich kompanij, i niezawodnie stan ich wyjątkowym jest tylko. Oto więc dotąd ostateczna granica, ostatnia stopa taniości do któréj przyjść zdołano, nie na drogach żelaznych w ogólności, ale tylko w Anglji i to na kilku kolejach uprzywilejowanych. Lecz i tu jeszcze porozumieć się trzeba. Nawet w tych szczególowych razach, ta cena daje się stosować tylko do węgla kamiennego, który ze wszystkich towarów najdogodniejszym jest do zachowania i przewozu, a pod każdym względem najkorzystniejszy dla ekonomicznego użytku dróg żelaznych. Dla wszystkich innych rzeczy, taryfy są wyższe; i tak, 9 centymów od żelaznych odlewów; 10, 12 i więcéj centymów od reszty. Jeżeli więc oznaczemy średnią ilość istotnego wydatku za transport w Anglji, na 7 centymów od beczki dla niektórych kolei uprzywilejowanych, na 8 centymów dla większéj liczby, zdaje nam się, że nie tylko téj średniéj ilości nieprzesadzamy, lecz owszem tym z którémi walczemy dość znaczne czynimy ustąpienie; ma się rozumieć że to stosujemy tylko do Anglji, czyniąc uwagę, że jeżeli w tym kraju zaprowadzenie dróg żelaznych powszechnie więcéj jak gdzie indziéj kosztowało, utrzymanie ich oszczędniejsze jest, tak dla tego że koleje budowane tam są według najściślejszych zasad sztuki, jak i dla tego że węgiel, żelazo, odlewy, budowa i naprawa aparatów mechanicznych, są tam tańsze jak wreszcie Europy.

Zobaczemy teraz co się dzieje w tym względzie w Belgji.

Układając, według urzędowych dokumentów, i klassami wykaz przewiezionych towarów w tych ostatnich latach na belgijskich kolejach żelaznych, i stosując do tych danych ceny taryfami oznaczone, znajdziemy przez rachunek bardzo prosty, którego tu podawać nie ma potrzeby, że średnia cena transportu wynosi blisko 11 centymów na kilometr od beczki. Jednakże my téj średniéj przyjąć nie możemy. W istocie taryfa belgijska nie bardzo regularnie jest stosowaną, trzeba najprzód zdać sobie sprawę z tych nierówności.

Weźmiemy naumyślnie dwie linje odmienne, z Antwerpji do Coutray przez Malines i Termondes, i z Antwerpji do Liege, linje będące w zupełnie różnych warunkach, z tego względu że pierwsza w całym swoim przebiegu idzie nad drogą wodną, gdy tymczasem druga przeciwnie jest odosobniona w większéj części i biegu swojego i wolna od wszelkiéj konkurencji. Jest to jedyna gałęź kolei żelanéj w Belgji w podobném znajdująca się położeniu.

Na pierwszéj linji, to jest z Antwerpji do Coutray, widziemy że ceny zniżają się w miarę jak odległości stają się większe. I tak taryfa wynosi 10 cent. na kilometr od beczki z Antwerpji do Malines, a płaci się tylko 8 centymów z Antwerpji do Coutray. Bo w istocie docieczono, co pojąć nie trudno, że podróże na krótki przebieg daleko są kosztowniejsze dla administracji, jak dłuższe: słuszność nakazywała tę różnicę przyjąć w rachunek. Cena 8 centymów nałożona za przewóz z Antwerpji do Coutray jest zresztą najniższą taryfą normalną. Wnet zobaczemy wyjątki.

Co do drugiéj linji, od Liege, na niéj taryfa daleko wyższa. Lubo odległość taka sama prawie jak z Antwerpji do Coutray, widzimy różnicę 2 centymów na kilometrze od beczki. Zkąd pochodzi ta różnica, nic prostszego: pochodzi właśnie ztąd że ta linja jest odosobnioną i niepotrzebuje się lękać żadnéj konkurencji, gdy tymczasem druga, do Coutray idąca, potrzebuje dla zachowania sobie jakiegokolwiek przewozu, zbliżyć się o ile tylko być może do cen płaconych na kanałach które się znią spółzabiegają.

Pisano i powtarzano, z zadziwiającą nas pewnością, że kolej żelazna belgijska nie może być wzięta za przykład, że rząd który jest jéj właścicielem i administratorem, nie chciał aby występowała do walki z kanałami; że zostawszy już zaprowadzone kanały i chcąc aby użytecznemi były kiedy istnieją, dobrowolnie je oszczędził przez samowolne zniżenie opłat na kolei żelaznéj. Toż tak daleko posunąć się może na polu przypuszczeń łatwowierna i uprzejma wyobraźnia? Zbadawszy tylko powierzchownie to co poprzedziło, poznać możemy że nie ma nic samowolnego w belgijskiéj taryfie, lecz owszem widać tam doskonałe wyrozumowanie i to nader logiczne: ale widzimy zarazem że kombinacje jéj skierowane są w odmiennym zupełnie duchu niż sobie myślano. Gdyby rząd belgijski miał był taką myśl jak mu przypisują, podniosłby był opłaty na drodze żelaznéj z Antwerpji do Coutray, konkurującéj z linją wodną, a zniżyłby opłaty na drodze z Antwerpji do Liege, gdzie kanały nie istnieją, a właśnie postąpił wprost przeciwnie. Bo też w istocie stopniowaniem wcale nie samowolném, ale bardzo wyrozumowaném, bardzo konsekwentném, swojéj taryfy, miał na celu osłonienie kolei żelaznéj w bardzo nierównéj walce jaką ona wytrzymać miała z kanałami o przewóz ciężkich towarów. Tak, rząd belgijski zależnemi uczynił taryfy kolei żelaznéj od istnienia kanałow, ale bynajmniéj nie w celu osłonięcia tych ostatnich, które niepotrzebowały, jak to doświadczenie pokazuje, takiéj opieki i tarczy. Uczynił to tylko dla przyciągnięcia o ile się da na koléj żelazną, choć cokolwiek z ich ogromnego przewozu. Dla osiągnięcia tego celu zniżył taryfy na drodze żelaznéj aż do ostatecznych granic możliwych, tam gdzie istnieje konkurencja, gdzieindziéj wynadgrodzić to sobie obiecując.

Najniższa więc cena normalna belgijskiéj taryfy wynosi 8 centymów. Ograniczenia zaś i wyłączenia są następujące:

Rozumie się że powyższe ceny lubo liczone do 10(kilogramów stosują się tylko do całkowitych ładunków na jeden wagon czyli na ,000 do 5,000 kilogramów. Wszakże towary ważące mniéj niż 4,000 a więcéj niż 500 killogramów przyjmowane są po téj saméj cenie, ale z tym warunkiem że w ciągu dni 3 wyprawione będą, to jest że administracja zostawia sobie możność użycia ich w czasie sposobnym na dopełnienie ładunków w konwojach. Dawany jest procent 10 od sta towarom pierwszéj klassy, kiedy te wysełane są ładunkami wielkiemi po 0 i więcéj wagonów; procent ustępowany na ładunkach węgla kamiennego i żelaznego surowcu w gęsiach, wynosi 0 od sta, ale za przewiezienia na odległość 80 i więcéj kilometrów; 30 procent za sto ustępują na wywozie za granicę.

W całości téj taryfy jak i w każdém jéj urzadzeniu dwie myśli sa widoczne, jak nam się zdaje, a to jasno bardzo i wyrazie. Pierwsza że kanały nie są oszczędzane, a raczéj, żeby otrzymać to, chociażby jakie ponieść ofiary, aby kolej żelazna wzięła udział w znakomitym ruchu kanały ożywiającym. Dla tego to najprzód zniżaja taryfy na linjach które biegną po nad niemi a podno za je gdzieindziéj: dla tego również odstępuja procenta na wielkich ładukach które szczególniéj należeć się zdają do dróg wodnych; w tym duchu nareszcie, podnoszą znacznie taryfę od artykułów poczta przesełanych, które nigdy kanałami nie chodzą. Druga myśla niemniéj wybitną jest użytkowanie jak największe z kolei szynowéj przez przyciagnięcie na nią, ustępowaniem procentem, ładunków większych i na dłuższe odległości, które sa zawsze najoszczędniejsze. Według tego to powiedziano zapewne, że administracja belgijska, przez wzgląd na drogi wodne, nie stara się o wyciagnięcie największego użytku z kolei żelaznych. Pytamy się coby więcéj uczynić mogła kompania pojętna, przebiegła, interesowana któraby z kanałami rozpocząć chciała zacię tą walkę? Co się zaś tycze wielkiego procentu odstępowanego towarom na wywóz zagranicę przeznaczonym, należy to do innego szeregu myśli: są to ofiary które rząd ponosi dla ułatwienia wywozu i przewozu. Zresztą ofiary te nigdy znaczne nie były, bo towary które z tego przywileju korzystały, nie stanowią więcéj na 2 3|4 na sto całego ruchu, a największa massa wywozu odbywa się dotąd drogami wodnemi.

Opierając się na tém co poprzedziło, i uważając z drugiéj strony że rząd belgijski z użytkowania swojéj drogi żelaznéj bardzo mały procent zyskuje od wyłożonego kapitału, możemy śmiało powiedzieć, że istotny wydatek na transport tą drogą wynosi przynajmniéj 9 centymów na kilometr od beczki, i rzeczywiście, na tę stopę go ustanawiając dajemy dowód niezmiernego umiarkowania. To jednak nie znaczy że transporta niemogłyby się odbywać ściśle biorąc za mniejszą cenę w niektórych szczegółowych przypadkach, i żeby jeden wagon, naprzykład, który bardzo stosownie konwój dopełnia, niemógł być taniéj przyprzężony do całéj massy; ale to ma znaczyć, że biorąc 9 centymów na kilometr od beczki, droga żelazna belgijska zaledwie koszta swoje pokryć zdoła.

Cóż teraz powiemy o Francji? Widoczna rzecz najprzód że tam służba nie mogłaby się odbywać, przy takich samych wszelkich okolicznościach, pod takiemi warunkami jak w Anglji albo Belgji, gdyż wszystkie materjały które potrzebne sa kolei żelaznéj, machiny na niéj używane, węgiel do palenia, są tam bardzo drogie. Nieszczęściem nie mamy tu dowodów aby zasadę ustanowić można, bo prócz tego że mało jeszcze jest francuzkich kolei żelaznych, nie ma jeszcze ani jednéj, pomimo wszelkich w tym względzie przypuszczeń, któraby się znajdowała w rzeczywistéj, uregulowanéj konkurencji z jaką droga wodną lub kanałem.

Jeżeli jest we Francji fakt któryby można wziąść, nie za podstawę, ale za punkt wyjścia do ocenienia, to będzie przychód, dobrze oznaczony i doświadczony, z przewozu towarów na drodze żelaznéj Sainte Etienne. Ustanowiono go, według sprawozdań kompanji na 8 centymów od beczki, nie obejmując w to procentu od ruchomego materjału. Lubo ta liczba wydaje nam się cokolwiek za szczupła, przyjmujemy ją przecież; ale powiedzieć trzeba mimo wszelkich mniemań przeciwnych, że to jest cena *wyjątkowo niska*, do któréj żadna inna droga żelazna we Francji dostąpić nie potrafi.

Mówią o szczególnych niedogodnościach drogi żelaznéj Saint Etienne, o wązkości przemiaru między szynami, o sztywności łuków, o niedokładności materjału (dziś poprawionéj) i o tém co jéj jeszcze zostało z dawniejszego sposobu przewozu za pomocą koni. Te wszystkie niedogodności są rzeczywiste, lubo przesadzone, jednakże nie bacza na to że mniéj one dotykają przewozu towarów co osób. Co kogo obchodzi wązkość między szynami, co go obchodzą za sztywne łuki, przy małych prędkościach jakich towary wymagają? Co się tycze koni, nie jest jeszcze dowiedzionéń że na małych odległościach gdzie to miało miejsce, koszt był większy jak ciągnienia lokomotywami. Z innych względów ta droga żelazna ma niezmierną wyższość nad drugiemi kolejami. Najprzód nadzwyczajna ważność handlu jéj, zależąca od szczególnego jéj położenia, a któremu ciężko wyrównać im zdołają inne, co już samo zapewnia jéj oszczędność niezmierną lubo względną. Następnie sama tego handlu natura, składającego się ponajwiększéj części z przewozu węgla kamiennego, korzyść ogromna, nieoceniona, któréjby niczém wynadgrodzić ani zastąpić nie było można, któż nie uważał w istocie, że kiedy od czasu do czasu wskazują jaką drogę żelazną jako przykład możliwego opłat i taryfy zniżenia, że zniżenie to zawsze tyczy się węgla kamiennego, a koléj tą samym prawie przewozem węgla zatrudniona? Bo też doprawdy, węgiel kamienny ze wszystkich towarów jakie kolejami żelaznemi przechodzą, nie tylko jest najwygodniejszy, najlepszy do ładowania (mianowicie gdy przewóz jego regularnie się odbywa i wagony są odpowiednio do tego zrobione), ale jeszcze wtedy gdy jest obfity jak to ma miejsce na będącéj w mowie kolei, dostarcza najregularniejszego zatrudnienia, najstalszego, najrówniejszego, najstosowniejszego, wreszcie do zapewnienia codziennie ruchu takiego jak poprzedni, a każdemu konwojowi dostarcza zupełnego ładunku. Do tylu korzyści, których większa część kolei żelaznych przewozem węgla kamiennego zatrudnionych, nieposiada w takim stopniu jak droga Saint Etienne, dodajcie tę jeszcze, także niezmiernie ważną, że przebiega przez całą rozległość pokładu węglowego, i stoi w bezpośredniém zetknięciu z większą częścią kopalni małemi, odnogami. Żadna droga francuska, mówim to najgłośniéj, nie może rościć sobie prawa do takich korzyści: to też na wszystkich innych ceny przewozu będą daleko wyższe.

Wszystko dobrze zważywszy, nie wierzymy aby istotny, rzeczywisty wydatek na drogi francuskie, średnio wiele więcéj wynosił nad 10 centymów. Tak więc w Anglji, 7 centymów na niektórych szczególnych linjach, to jest na drogach żelaznych węgle przewożących, 8 centymów najmniéj na innych; w Belgji 9 centymów na całą sieć kolei żelaznych; we Francji od 9 do 10, ale daleko bliżéj téj ostatniéj liczby: o to są ceny rzeczywiste, istotne, już po odtraceniu myta.

Średnia opłata na kilometr od beczki wynosi na kanałach 2 i pół centyma a 9 do 10 centymów na drogach żelaznych: oto są rzeczywiste wyrazy porównania ustanowić się mającego między temi dwoma środkami przewozu. Taki jest prawdziwy stosunek, wyprowadzony nie z abstrakcyjnych obrachowań, z rozumowań teorycznych, ale z danych pewnych, których praktyka dostarcza.

Gdy chciano koniecznie postawić naprzeciwko faktów rzeczywistych i praktycznych wypadków, abstrakcyjne obliczenia, i my też podobne obliczenia przedstawić możemy. Dowiedzionoby liczbami że drogi żelazne są w stanie przewozić towary po 6 centymów od beczki i po mniéj nawet; dowiedlibyśmy jeszcze liczbami również przyjąć się dającemi, równie stanowczemi, że kanały mogą podjąć się tegoż przewozu za cenę o połowę od wskazanéj tu mniejsza. Obliczenia nasze, oświadczamy to uprzednio, jakkolwiek zdawałyby się ścisłemi i choćby takiemi były

w istocie, w gruncie opierałyby się na błędzie, bo nieobejmowałyby zawsze kosztów pobocznych, niewartości, przerw w służbie, i tysiąca przypadków praktycznych, które tylko samo doświadczenie objawia; ale tyle by jednak były warte co przedstawiane nam obliczenia. Więcej nawet, bo usprawiedliwiałyby je fakta; powyższe ceny bowiem, stosują się tylko do handlu regularnego, do nieprzerwanéj służby przewozowéj, a gdybyśmy wyjść chcieli z tego normalnego faktów porządku, znalezlibyśmy gdzie indziej liczby przypadkowe lecz mniejsze. I tak statki pływające, na żądanie handlu po cenach stałych wyżéj podanych, idą często, w przerwach jakie im tu regularna służba zostawia, by jakie takie mieć zatrudnienie, i podejmują się przewozu, na mniejsze lub większe odległości, materji niskiéj wartości, jak piasek, żwir, gnój, glina po cenach niezmiernie zmniejszonych; ale ocenienie gruntować się nie może na takich faktach wyjątkowych |

Jeżeli się tak rzeczy mają, powiada z tego względu człowiek którego zasady zwalczamy, jeżeli w istocie tak znakomita istnieje różnica między cenami na kanałach a opłatą na drogach żelaznych, jakimże sposobem te ostatnie podjąć się mogły, będąc w konkurencji z drogami wodnemi, przewozu chociaż jednéj beczki towarów? A kimże sposobem dzieje się, odpowiemy z kolei, że przewóz na osi, którego ceny jeszcze są wyższe a który téj niedogodności innemi zaletami wcale nie wynadgradza, nigdy zupełnie przez kanały zwalczony nie został? To pochodzi ztąd że nie każdy środek transportu przystoi każdemu towarowi, że tego że niektóre materjały lękają się sąsiedztwa wody, jak inne tegoż przewozu koniecznie wymagają, z tego że jedne towary wymagają, przewozu szybkiego chociażby drożéj kosztował, innym zaś wszelki rodzaj transportu i wolniejszego jest dogodniejszy, nawet za równą cenę. Że nakoniec rozmaite są potrzeby i że też różne muszą być środki by im odpowiedzieć. I dla tego to właśnie kanały i drogi żelazne nie wyłączają się nawzajem; dla tego to dwa te środki przewozu mogą i powinny istnieć wspólnie, obok siebie, kiedy ruch rzeczy i osób jest tak czynny że jednym i drugim dość zatrudnienia daje. Dla tego to kraj w liczną ludność uposażony i mający kwitnący handel wtedy dopiero prawdziwie jest zaspokojony, kiedy te dwa czynniki obiegu do usługi jego przykładają się.

IV.

O KOSZTACH POBOCZNYCH.

Wyższość dróg spławnych jest niemniéj znaczną pod względem kosztów pobocznych; aby to zrozumieć dosyć jest rozebrać położenia. Drogi wodne wchodzą do miast i przebiegają je często w całéj długości. Możnaby nawet powiedzieć że nie ma znaczniejszego miasta któreby nie leżało nad jakim biegiem wody, nad rzeką, strumieniem lub kanałem, mniéj lub więcéj dla statków dostępnym. Bo w istocie drogi wodne przyzywają ludności nad swoje brzegi wszelkiego rodzaju korzyściami jakie im przedstawiają; to też znajdują się za zwyczaj w bezpośredniém zetknięciu z niemi w większéj części ich przebiegu Więcéj jeszcze, w łonie miast, zazwyczaj przemysłowe zakłady większéj wagi, a mianowicie takie które często wysełać lub odbierać mają ciężkie towary, ubiegają się o posiadanie nadbrzeży i najchętniéj nad rzekami lub kanałami się mieszczą. Z dwóch powodów przyciągane są nad nie, i z potrzeby mienia wody pod ręką, któréj często wiele używają i dla łatwości jaką przy tém znajdują do wysełania i odbierania towarów.

Co jest korzystném z tego względu w miastach nieprzestaje być takiém i na prowincji. Jeżeli chcesz poznać i zobaczyć największą liczbę jaka być może przemysłowych zakładów kraju jakiego: idź za biegiem rzek i rzeczek, a prawie wszystkie zobaczysz nad ich brzegami rozłożone. Jeżeli które się od nich oddalają, to dla tego że przyczyny szczególne i nader ważne przyzywają je w pewne oznaczone miejsca, albo są takiéj natury że ruszone z miejsca być nie mogą, jak naprzykład kopalnie. które tam trzeba prowadzić gdzie się pokłady znajdują. Tak więc i w miastach i zewnątrz nich, drogi wodne są wszędzie w bezpośredniém zetknięciu, nie tylko z ludnościami nagromadzonemi nad ich brzegiem ale jeszcze i to głównie, z zakładami przemysłowemi, punktami wyjścia albo miejscami przeznaczenia wielkich transportów. Naładowanie i wyładowanie, odbywa się przeto, w większej liczbie razy, u samych drzwi fabryki i zakładu. Jakież ztąd korzyści! Unika się transportu od miejsca wyładowania czyli stacji do składu, ponieważ statek do niego podpływa: jest to oszczędność blisko 3 franków na beczce przybyłéj tak z długich jak z krótkich podróży, i także prawie oszczędność przy wysełaniu towarów; a prócz tego jaka rękojmia dla właściciela, który zawsze może sam pilnować, kiedy tego potrzeba wyładowania lub naładowania swoich towarów.

Zrozumiano te korzyści i trudno w istocie aby każdego w oczy nie uderzyły; tylko mniemano że są przechodowe, że wynikają z długiego istnienia kanałów, i że drogi takich samych kiedyś dojdą korzyści i przymiotów. Niepotrzebujem tu mówić że takie zdania mieszczą się w rzędzie złudzeń które doświadczenie rozproszy? Zrozumiano już że nietylko jako drogi czyli środki przewozowe, kanały i spławy przyciągają i ludności i fabryki nad swoje brzegi, ale jeszcze jako wodociągi dla pierwszych, jako rezerwoary wody dla drugich, a takich przeznaczeń drogi żelazne nie mają, o ile nam wiadomo, ani mogą je wypełniać. Nawet tę uwagę odstawiwszy na stronę, nigdy drogi żelazne nie zobaczą, jak kanały, przemysłowych zakładów szykujących się wzdłuż ich *wolnego brzegu*, dla téj prostéj ale stanowczéj przyczyny, że tam brzegów przystępnych nie ma, i że tylko na stacjach dostąpić na nie można. (d. c. n.)

WIADOMOŚCI HANDLOWE.

ZBOŻE.

Wrocł. w 2 września. W upłynionym tygodniu mieliśmy tu dosyć obrotu w pszenicy, bo też ciągle bardzo zbywa na dowozach, a dobre gatunki na zasiew są wykupywane. Przybyło trochę tegorocznéj pszenicy i to bardzo dobrego gatunku na targ, ale takie rzeczy dotąd jeszcze za osobliwość są uważane. Jednakowoż nie mniemamy wcale, aby w tym stosunku cały sprzęt tegoroczny miał wypaść, lecz za kilka tygodni będziem już mogli stanowczy sąd objawić, względem przecięciowego sprzętu w naszéj prowincji. Dobra żółta pszenica płacona jest na wysiew i na konsumcją po 70—75, biała po 74 do 80 sr. gr. ale kilka małych partyj lepszego towaru daleko wyższe ceny otrzymało. Żyto z tego rocznego zbioru okazuje się bardzo doskonałego gatunku i w przecięciu daleko cięższe jak zeszłego roku, dla tego też dawniéj głoszone narzekania, okazały się bezzasadnemi. W skutek tego a zwłaszcza że towaru zeszłorocznego bardzo tu mało, wysoka cena żyta utrzymuje się i za 83 — 85 funtowe płacono dzisiaj 50—53 sr. gr. Handel jęczmieniem bardzo żywy; stary dobry towar jest po 39 do 40 sr. gr. Lubo teraz przywieziony nie wszystkie ziarna ma pełne, spodziewać się należy że późniéj zebrany lepszego będzie gatunku.

Średnia ilość tegorocznego sprzętu jest zadowalająca. Stary owies po 29 do 30 srebrnych groszy, nowy po 24 do 25 srebrnych groszy.

Gdańsk 1 września. Na dzisiejszym targu odeszło blisko 240 łasztów pszenicy po bardzo rozmaitych cenach, a po większéj części stare gatunki średnie po 360—390 flor. 126 funtów pstra 385, 395, 400, 407 i 430 fl, 126 128, 129, 130, 132 i 134 funt., żółto pstra 410 420, 430, i 435 fl. 126, 129 i 130 fun. wysoko pstra po niewiadoméj cenie. Zniżenie od najwyższego stanu ceny wynosi 20 do 25 florenów a chęć do kupna jeszcze bardzo ograniczona. Swieżego żyta dosyć na targ przywożą

i ciężkiego od 125 do 133 funtów, jednakowoż żadnych jeszcze zakupów na spekulację nie zrobiono.

Londyn 29 *sierpnia.* Na dzisiejszy targ mało przywieziono angielskiéj pszenicy, a że powszechnie niższéj ceny brać nie chciano, aż do końca targu nie sprzedaną pozostała. Zagraniczny towar tak, oclony, jak na wodzie bez pokupu. Jęczmień po cenach pełnych pożądany bardzo. Owies chętnych znajduje kupców po dawniejszéj cenie. Pogoda piękna i sucho, roboty około żniwa idą skoro.

Londyńskie ceny przecięciowe. Pszenica 60 szylingów 11 pens (48 złotych polskich groszy 15 za korzec), Jęczmień 29 szylingów 11 pens. Owies 21 szylingów 10 pens. Żyto 35 szylingów 8 pens. Groch 42 szylingi 10 pens. Ogólne ceny przecięciowe z ostatnich sześciu tygodni. Pszenica 54 szyl. (43 zł. gr. 6 za korzec) Jęczmień 29 szyl. 6 pens. Owies 22 sz. 5 pens. Żyto 33 sz. 5 pens. Groch 40 sz. 8 pens. za kwarter. Cło na ten tydzień. Pszenica 18 sz. (14 złp. gr. 12 od korca) Jęczmień 9 sz. Owies 6 sz. Żyto 9 sz. 6 pens. Groch 2 szyl 6 pens. od kwarteru. Dowieziono tu z zagranicy od 23 d o 29 sierpnia: Pszenicy 3861. Jęczmienia 1350, Owsa 11,931 kwarterów.

W E Ł N A.

Wrocław 31 sierpnia. W ciągu ostatnich dwóch tygodni interesa były mało ważne, a przy niezwykle wielkich a nieprzerwanych dowozach, które zapasy nasze do 30,000 Cent. podniosły, ledwieśmy 2—300 Cent. tygodniowo przedali. Nieulega wątpliwości że większe byłyby interesa, gdyby sprzedający nie tak wygórowanych cen żądali, bo bardzo wielu fabrykantów i kupców, z sąsiednich miast fabrycznych często nic nie kupiwszy odjeżdżają; z targu zabierano najwięcéj polskie wełny jedno strzyżowe w cenie 63—68 tal. jak również skubane i garbarskie wełny w cenie 58 do 62 tal. Cieńsze szląskie jednostrzyżowe od 85 do 95 t. małemi tylko partjami rozkupują. I jagnięcie wełny nie bardzo rozrywają, lubo obaj główni kupcy na ten artykuł znajdują się w mieście. Poszukiwane są jedynie koźle i wszelkie gatunki tak zwanéj Zaekehvolle, i wyższe dostają ceny jak płacone na czerwcowym jarmarku.

Leeds 29 sierpnia. W tym tygodniu takiż ograniczony był obrot w wełnie zagranicznéj jak i w zaprzeszłym, a ceny mocno się trzymają. Słaby stan targów zbożowych w Londynie i na prowincji natchnął większém zaufaniem fabrykantów sukien, zaczęli więcéj kupować. I dostawy były też większe.

CHOROBA KARTOFLI.

(z Gazety Kolońskiéj).

Piszą z Cleve pod d. 23 sierpnia. Lubo wiadomości nadchodzące od niejakiego czasu z sąsiedniéj Holandji, Belgji i innych okolic o tegorocznym sprzęcie kartofli, bardzo były niepokojące, zawsze jednak tuszyliśmy sobie, że tutejsza okolica uchroni się od choroby kartofli w owych stronach grasującéj. Tak samo myślał i spodziewał się wasz korespondent z Niższego Renu, kiedy powiedział, że liczne śledztwa w rozmaitych okolicach okazały, że choroba kartofli, dotąd przynajmniéj jeszcze się tu nie zjawiła. Dałby Bóg aby ta wieść gruntowała się na prawdzie! My jednak równie nad Niższym Renem zamieszkali, niebyliśmy tak szczęśliwi, aby się o téj wieści stanowczo przekonać; pokazuje się jednak tu zaraza w tak okropnych warunkach, że całe pola kartofli, które wczoraj wydawały się jeszcze zupełnie zdrowe, dziś zarazą napadnięte zniszczały. Dobrze byłoby aby uczeni i ekonomiści o rodzaju i stanie choroby, którą oileśmy zasłyszeli z opowiadań starych, doświadczonych gospodarzy, ma nieznane dotąd wejrzenie, podali jakie zaradne środki i sposoby ochronne. Według naszego zdania byłoby to na przyszłość nader korzystne i drogie, ale teraz już zapóźno. Z wyższéj części Colu otrzymujemy następujący dopisek: Nieurodzaj kartofli w Holandji i Belgji zaczynamy uczuwać w naszych okolicach; dowiadujem się naprzykład, że kilku wielkich właścicieli sprzedało do Holandji cały sprzęt kartofli. Gdyby więc rzeczywiście sprzęt wypadł dla nas pomyślnie, to sam brak bezprzykładny w sąsiednich krajach cenę kartofli niezmiernie u nas podniesie.

Z okręgu Bergheim donoszą: Choroba, która w Belgji i Holandji kartofle zupełnie wyniszczyła, od dwóch tygodni i tutaj się pokazuje. Z początku mniemano że długie deszcze są przyczyną powszechnego niszczenia kartoflanych roślin, i spodziewano się że skoro pogoda nastała tém samém i kartofle są ocalone. Jednak zaraza tak szybko działała że nie możem rachować na tegoroczny sprzęt kartofli. Nie ulega żadnéj wątpliwości, przy tegorocznym nieurodzaju, strata kartofli, głównego pożywienia ludzi ubogich, wywoła niezmierną drożyznę a może i głód. Dla tego Związek Nadreński gospodarstwa wiejskiego, kiedy już powszechnie zajmują się chorobą kartofli, winien ogłosić publicznie jaki środek, jak zahamować dalsze postępy choroby, i jak chronić pola kartoflane których jeszcze choroba nienawiedziła, a władze zapewne w téj chwili przedsięwezmą środki któreby przyszłym potrzebom wystarczyć mogły.

Hamburg 29 *sierpnia.* Choroba kartofli panująca w Holandji, Belgji i Anglji i tu się zjawiła. Pola od niéj napadnięte w ciągu tygodnia zniszczały.

KURS GIEŁDY WARSZAWSKIÉJ.

Dnia 9 Września 1845 roku.		żądają R. s.	żądają k.	dają R. s.	dają k.
1. WEXLE.					
Berlin 100 talarów	2 M.	92	70	92	25
Gdańsk 100 talarów	2 M.	—	—	91	95
Hamburg 300 m. k.	2 M.	139	95	139	50
Londyn funt sterlin.	3 M.	6	37	6	35
Lipsk 100 talarów	2 M.	—	—	—	—
Moskwa 100 rub. sr.	1 M.	100	—	99	75
Petersburg ditto.	1 M.		—	100	—
Paryż 300 franków	2 M.	75	–	74	70
Wiedeń 150 złr.	2 M.	96	60	96	45
Wrocław 100 talar.	2 M.	92	55	—	—
2. MONETY.					
Rossyjskie Imperjały		—	—	—	–
Holendr. dukaty nowe		—	—	—	—
ditto stare ważne		—	—	—	—
Frydrychsdory Pruskie		—	—	—	—
Rossyjskie assygnaty		—	—	—	—
Austryjackie bilety bankowe za 150 złr.		—	—	—	–
3. PAPIERY.					
Obligi Skarbowe na 1000 złp.		—	—	—	—
,, ,, ,, 4% za 100 r. s.		—	—	—	–
Listy zastawne białe daw. bez kup. (*)		—	—	—	—
,, ,, nowe za 100		14	90	14	87
Obligacje udziałowe na 300 złp.		—	—	—	—
Obligacje cząstkowe na 500 złp.		—	—	—	—
Certyfikaty Banku lit. B na 200 złp.		—	—	19	—
Serje wylosow. lit. B na złp. —		—	—	—	—
Dowody Kom. Centr. Likwidac. za 100 złp.		3	45	3	30

(*) Wartość kuponu kop. 12 5/6